



Серія:
Економічні
науки

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

ЧЕРКАСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО ТЕХНОЛОГІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

ВИПУСК 29



ЛІТЕРАТУРА

1. Дука А.П. Теорія та практика інвестиційної діяльності. Інвестування / А.П. Дука: навч. посіб. – 2-е вид. – К.: Каравела, 2008 – 432 с.
2. Бутенко О.І. Стан та перспективи іноземного інвестування в економіку України / О.І. Бутенко // Проблеми економіки й управління у промислових регіонах: 36. наук. праць в 2 т. / НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень / відп. ред. В.К. Мамутов. – Запоріжжя: ЗНТУ, 2008. – Т. 1: Проблеми економіки й управління територіями та галузевими ринками. – 2008. – 228 с.
3. Гайдучий П. Інвестиції – фундамент економічного зростання / П. Гайдучий // Урядовий кур'єр, 17 липня 2007 р. – № 127. – С. 7.
4. Лемішко О.О. Інвестиції в основний капітал та їх вплив на економіку України / О.О. Лемішко // Фінанси України. – 2007. – № 7. – С. 46–61.
5. Палій Н. Дзеркало для національної ідеї / Н. Палій // Дзеркало тижня. – 2006, 25 листопада. – С. 7.
6. Панкова М.О. Характерні ознаки сучасного світового інвестиційного простору / М.О. Панкова // Вісник економічної науки України – 2011. – № 1. – С. 103–107.
7. Драпкин И.М. Международная торговля, прямые зарубежные инвестиции и агломерационные эффекты в условиях гетерогенности / И.М. Драпкин // Известия Уральского государственного университета. – 2010. – № 2 (77) – С. 99–114.

УДК 332.1:338.47

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Пушкар Т.А., к.е.н.,

Шматько С.С.

Харківська національна академія міського господарства

В статье рассмотрены основные направления развития транспортной инфраструктуры и повышения эффективности функционирования транспортного комплекса в процессе интеграции Украины в мировое хозяйство, а также опыт управления транспортной инфраструктурой в ведущих странах мира.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортный комплекс, транспорт, интеграция.

The article describes the main directions of the development of transport infrastructure and the improvement of transport complex functioning in the process of Ukraine's integration into world economy, as well as the experience in transport infrastructure managing in major countries of the world.

Key words: transport infrastructure, transport sector, transport, integration.

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Транспорт – особлива сфера матеріального виробництва і самостійна галузь народного господарства. Він забезпечує зв'язок між окремими галузями і країнами, а також задоволення потреби країн в перевезеннях пасажирів і вантажів.

Транспорт займає одне з провідних місць в світовому господарстві і володіє рядом істотних рис, властивих йому як складному міжгалузевому комплексу. Основні фонди транспорту становлять близько 20 % національного багатства промислово розвинених країн, на транспорт припадає більше 90 % встановленої потужності всіх первинних двигунів, його частка у валовому національному продукті становить від 5 до 9 % по різних країнах.

Перехід нашої країни від адміністративно-командної системи до ринкових відносин спричинив різкі зміни в транспортній системі. Тому вивчення управління транспортом в економічно розвинених країнах світу особливо актуальне з точки зору застосування їх досвіду в українській економіці.

Значення транспортного комплексу значно підвищується у зв'язку з активними діями України щодо інтеграції до європейського співтовариства, проведення Євро-2012 загострило питання інфраструктурного забезпечення і ефективності роботи транспортного комплексу.

Аналіз останніх джерел досліджень і публікацій. Питанням розвитку транспортної інфраструктури, формуванню системи транспортних коридорів в Україні, ефективному функціонуванню транс-

портного комплексу присвячені дослідження В.П. Бабича, О.О. Бакаєва, А.П. Голікова, О.Г. Дейнеки, В.Л. Диканя, А.М. Новікової, М. М. Паламарчука, М.Д. Пістуна, Д.К. Прейгера, Є.М. Сича, В.Г. Шинкаренка та інших вчених [1–6]. Однак активна інтеграція до світового економічного простору, курс на європейську інтеграцію потребує використання всього багаторічного науково-практичного досвіду розвитку транспортної інфраструктури, створення сучасної транспортної структури країни та її регіонів, що зумовлює необхідність подальшої розробки зазначених питань.

Постановка завдання. Активні процеси підвищення ролі регіонів, що відбуваються в Європі, змінили управлінські підходи до транспортного комплексу і розвитку транспортної інфраструктури, підвищуючи роль місцевого самоврядування. Акцент на ролі регіонів в соціально-економічному зростанні України робить актуальними питання розвитку регіональних транспортних комплексів і, насамперед, підвищення повноважень місцевих органів влади й місцевого самоврядування в стимулюванні ефективності його роботи і вирішенні нагальних потреб щодо відповідності транспортної інфраструктури європейським стандартам. Це зумовлює необхідність обґрунтування методології та практики раціоналізації системи управління транспортною інфраструктурою на основі значного світового досвіду.

Виклад основного матеріалу і результати. Геополітичне положення України робить транспорт однією з провідних галузей країни. В останні роки в країні простежується зростання перевезень вантажів саме наземним транспортом (табл. 1).

Слід зазначити, що, володіючи значним потенціалом для морських і річних перевезень, маючи декілька значних портів з вигідним географічним розташуванням, Україна не використовує в повному обсязі наявний потенціал для перевезень водним транспортом. Згідно з даними Державного комітету статистики України, у 2010 р. торговельними та рибними портами й на промислових причалах (морських і річкових) України перероблено 154,4 млн. т вантажів. У вантажопотоці, що проходить через українські порти (причали), переважають експортні (55,3 %) і транзитні (28,6 %) вантажі. Морськими й річковими портами (причалами) надаються послуги майже 26,70 тис. суден, з яких 17,10 тис. – закордонні та судна іноземних фрахтувальників [7–8].

У 2009 р. в галузі морського і річкового транспорту в Україні було реалізовано вагомі інвестиційні проекти, зокрема: в Одеському морському торговельному порту було завершено будівництво нового причалу для обробки суден типу «ро-ро» (завантаження-вивантаження автомобілів); у Херсонському порту завершується узгодження спорудження нового зернового терміналу, який буде побудований за власні кошти підприємства, що дозволить значно збільшити перевантажувальні потужності і розширити експортний і транзитний потенціал українських портів.

Таблиця 1

Основні показники перевезень вантажів в Україні

Показник	2004 р.	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.
Довжина шляхів сполучення загального користування							
залізничних колій, тис. км	22,00	22,00	21,90	21,90	21,70	21,70	21,70
автомобільних доріг з твердим покриттям, тис. км	169,40	169,30	165,20	165,60	165,80	165,80	165,80
перевезення вантажів							
всього, млн. т,	1731,00	1805,00	1873,30	1990,00	1972,00	1625,00	1717,00
наземним, млн. т	1710,00	1784,00	1850,00	1965,40	1953,00	1615,00	1706,00
водним, млн. т.	21,00	21,00	23,00	24,00	19,00	10,00	11,00
авіаційним, млн. т	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10

Активно сприяє розвитку транспортної інфраструктури України проведення Україною фінальної частини Євро–2012. За даними Міністерства інфраструктури України, тільки «Укрзалізниця» у 2011 р. інвестувала 5,3 млрд. грн. на виконання Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу. Слід також зазначити деякі вагомі інвестиційні проекти, які вже реалізовано або реалізуються в процесі підготовки України до проведення фінальної частини Євро–2012 [9].

Як зазначено в аналітичних матеріалах Міністерства інфраструктури України, співпраця Міністерства і Європейського банку реконструкції і розвитку протягом 2008–2011 рр. вже дала плідні ре-

зультати: завдяки коштам ЄБРР наприкінці 2009 р. і на початку 2010 р. розпочато реалізацію проекту «Розвиток залізничних шляхів України». Вартість проекту становила понад 51,88 млн. дол. США. В цей же період за рахунок коштів ЄБРР реалізувався проект «Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України» вартістю 200 млн. дол. США, планується реалізація проекту «Оновлення рухомого складу залізниць» загальною вартістю понад 125 млн. дол. США під державні гарантії Уряду. Для впровадження спільного проекту «Укрзалізниця» та Світового банку «Підвищення пропускної спроможності залізничного напрямку Знам'янка-Долинська-Миколаїв-Херсон-Джанкой» закінчується підготовка необхідних документів для Кредитної та Гарантійної угод.

Активна співпраця з ЄБРР відбувається і в сфері реконструкції автомобільних доріг України. Зокрема, на початку 2008 р. було підписано угоди по двох проектах Державної корпорації «Укравтодор» («Відновлення автомагістралі М-06 та реформа фінансування сектору автодоріг України» і «Ремонт автомобільної дороги Київ-Чоп») загальною вартістю кредиту 262,5 млн. дол. США.

За рахунок коштів, які було виділено з Державного бюджету країни у 2008 р., було розроблено проекти реконструкції аеродромів та аеропортів Львова, Києва (Жуляни), Харкова, Запоріжжя, а також проект будівництва нового терміналу в аеропорту «Львів», будівництва нової злітно-посадкової смуги в аеропорту «Донецьк» [9].

Таким чином, вагомі кроки стосовно розбудови транспортного комплексу країни, його модернізації в країні вже зроблені. Але сприятливі умови для таких змін у транспортній інфраструктурі держави потребують також значних змін у підходах до управління транспортними системами на національному і регіональних рівнях. Саме тому, в сучасних умовах глобалізаційних і євроінтеграційних процесів необхідно враховувати досвід провідних країн Європи і світу, які вже мають значні надбання в формуванні ефективної системи управління і розвитку транспортних комплексів.

Країни Західної Європи мають певні особливості в управлінні водним транспортом. Водні шляхи є власністю держави, яка надає велике значення розвитку річкового транспорту і певною мірою його опікає. Річкові порти в країнах Західної Європи належать або державним органам (національний рівень), або муніципалітетам (регіональний рівень). За правовим статусом централізоване управління портами загального користування, наприклад у Федеративній Республіці Німеччина, здійснюється місцевими державними органами влади. При цьому порт не є юридичною особою і його майно належить місцевим федеральним органам.

У Великобританії, відповідно до Закону про приватизацію, який було прийнято Парламентом країни у 1993 р., починаючи з 1994 р., проводилося розділення Британських залізниць на 60 компаній, а безпосередньо інфраструктуру було передано підприємству «Рейлтрек», яке стало оператором інфраструктури і власником 16 тис. км доріг, всіх станцій, пристроїв СЦБ і зв'язку.

Пасажирські та вантажні перевезення виконують окремі акціонерні товариства, які здійснюють свою діяльність на підставі ліцензій строком на 10–15 років. Пасажирські компанії орендують лінії графіка руху поїздів в «Рейлтрек», при цьому, місцева влада субсидує збиткові лінії, а також пільги на перевезення пенсіонерів, дітей і студентів, а також пільгові сезонні квитки.

В галузі вантажного сполучення перевезення окремих категорій вантажів розподілено між спеціалізованими товариствами – по перевезенню масових вантажів маршрутними поїздами, повагонними відправками і в змішаних повідомленнях, прискореними поїздами, дрібних відправок і пошти. Для цих компаній введено принцип вільного доступу на ринок транспортних послуг. Питаннями тарифоутворення такі компанії не займаються.

Реформа на транспорті у Великобританії закінчилася фактично до 1999 р. В результаті утворилася складна і недостатньо ефективна структура, що характеризується громіздкими внутрішніми взаємозаліками. Це призвело до того, що очікувані зміни, які повинні були сприяти створенню більш ефективної структури організації транспортного комплексу, не було реалізовано у повному обсязі. Держава продовжує володіти більшістю портів країни, які становлять третю частину в загальній пропускній спроможності всіх портів країни. Крупні порти знаходяться у веденні Управління британських транспортних доків, останні підвідомчі Управлінню британських залізниць.

У Великобританії до складу Міністерства з питань довілля входить головне дорожнє управління, що координує загальну політику, планування і фінанси розвитку мережі доріг. Міністерство розглядає програми розвитку автотранспорту, доріг і громадського транспорту, які готує влада графств, і виділяє їм дотації. Державному регулюванню піддаються, в першу чергу, компанії загального користування, а у сфері вантажних перевезень – і незагального користування.

У районах створені відділи шляхових інженерів, які відповідають за стан і проекти поліпшення магістральних шляхів. Вони здійснюють також функцію сполучної ланки між центральними і місцевими органами влади при здійсненні робіт стосовно будівництва автомобільних шляхів сполучення.

Основними джерелами коштів для нового будівництва у країні виступають урядові субсидії й дотації. Останніми роками прийняті заходи щодо підвищення ролі місцевих органів влади у вирішенні питань розширення транспортної мережі і розвитку транспорту.

Управління цивільної авіації Великобританії (CAA) є одночасно регулюючим органом і суспільним, економічно самостійним підприємством у сфері послуг.

Воно несе відповідальність за:

- організацію національного повітряного простору (спільно з Міністерством оборони) в області Управління повітряним рухом (УВС) і зв'язку;
- економічне регулювання галузі, включаючи видачу ліцензій на експлуатацію авіаліній, ліцензування туристичних агентств і затвердження авіатарифів, а також частини зборів аеропортів;
- безпеку польотів, умов експлуатації, включаючи ліцензування льотного складу і аеродромів, а також сертифікацію авіакомпаній і літаків;
- проведення експертизи в цивільній авіації по міжнародних і внутрішніх перевезеннях;
- захист інтересів споживачів послуг повітряного транспорту;
- задоволення запитів приватної авіації;
- економічні і наукові дослідження, збір і публікацію статистичних даних, надання консультаційних послуг;
- підготовку кадрів і організацію роботи адміністрацій цивільної авіації на іноземних територіях.

Відправним пунктом у здійсненні структурної реформи у Федеративній Республіці Німеччина стало прийняття Європейським Союзом Директиви ЄС 91/440 про розвиток залізничних систем.

Ряд важливих функцій нормативно-правового регулювання у ФРН було передано Федеральному залізничному відомству (ЄВА), яке підпорядковане Міністерству транспорту. Основні функції ЄВА: видача ліцензій підприємствам по експлуатації інфраструктури федеральних залізниць і по перевезеннях на федеральних та іноземних залізницях; узгодження умов функціонування федеральних і недержавних залізниць; контроль за розміщенням замовлень на спорудження залізничних об'єктів; нагляд за безпекою руху і та ін.

Важливою особливістю структурної реформи у ФРН стало відкриття інфраструктури для користування сторонніми організаціями – іноземними залізницями і недержавними залізницями.

Інший важливий етап реформ – регіоналізація місцевих пасажирських перевезень, яка знайшла свій вираз у передачі відповідальності за обсяги, якість і конкретні форми організації перевезень транспортним адміністраціям земель й округів.

Для ФРН властива досить висока міра централізації управління водним транспортом. До складу Федерального Міністерства транспорту входить Головне управління внутрішнього судноплавства, яке виконує свої функції через одинадцять Дирекцій судноплавства і водних шляхів. У функції державних органів управління судноплавством і водним господарством входять: визначення загальної водотранспортної політики; встановлення розмірів зборів і тарифів; забезпечення будівництва і підтримки у гарному стані водних доріг, а також портів-притулків і водосховищ; експлуатація гідроспоруд і судноплавної обстановки; гарантування безпеки руху.

Разом з Міністерством транспорту в кожній із земель ФРН є своє транспортне відомство: як правило, це об'єднане міністерство економіки і транспорту, яке координує в межах своєї території діяльність дирекцій і служб судноплавства.

Основні аеропорти ФРН – Франкфурт-на-Майні й Мюнхен – функціонують у формі закритих акціонерних товариств. Держава здійснює свою політику через Раду директорів, в яку входять представники державних органів різного рівня. Рада директорів призначає Правління аеропорту, затверджує звіти про діяльність і вирішує стратегічні питання його розвитку.

Таким чином, у ФРН аеропорти знаходяться в державній власності (або спільній: федеральній, регіональній і муніципальній) і мають організаційно-правову форму закритих акціонерних товариств з розподілом акцій між федеральним, регіональним і муніципальним рівнями.

Морський транспорт відіграє найважливішу роль у зовнішньоекономічних зв'язках США, оскільки характерною особливістю країни являється висока міра роз'єднаності і децентралізації. Портова індустрія знаходиться у власності державних корпорацій, які об'єднані в Американську асоціацію портових адміністрацій (ААРА) Основними органами їх управління у США виступають Морська адміністрація (МАРАД) і Федеральна морська комісія (ФМК).

До основних функцій МАРАД відносяться: сприяння розвитку торговельного флоту; розгляд вимог і претензій власників судів; визначення найбільш важливих для національних інтересів США морських ліній; створення резервного флоту національної оборони; проектування судів і морських транспортних систем, впровадження досягнень науково-технічного прогресу.

Федеральна морська комісія є самостійним органом державного нагляду за дотриманням законодавства і складається з підрозділів, що спеціалізуються на юридичних, ревізійних, фінансових та інших справах.

У США водні шляхи і деякі порти знаходяться у веденні держави або місцевих органів влади. Понад 94 % усіх робіт по будівництву і реконструкції інфраструктури водних шляхів здійснюється за рахунок коштів федерального бюджету. Управлінням внутрішнім водним транспортом займаються як міністерства, так і комісії при Конгресі США.

У США у складі Міністерства транспорту створено три підрозділи, які займаються питаннями автомобільного транспорту: Адміністрація шосейних доріг, Адміністрація по безпеці на автомобільних дорогах і Адміністрація міського громадського транспорту. Головне завдання Адміністрації шосейних доріг – розробка програм розвитку мережі автомобільних доріг, підвищення ефективності їх функціонування. У функції державних органів входить також фінансування будівництва швидкісних міжштатних шляхів сполучення, керівництво створенням основною автодорожньою мережею, включаючи національну систему міжштатних і оборонних шляхів і будівництва доріг у національних парках.

Нині вирішенням питань функціонування залізничного транспорту у США займаються:

- 1) адміністрація залізниць, яка є підрозділом Міністерства транспорту США;
- 2) Рада з питань наземного транспорту – вищий законодавчий орган на транспорті, рішення якої обов'язкові для всіх підприємств незалежно від форм власності. У його компетенцію входять питання ціноутворення на транспорті і тарифів, комерційна експлуатація і фінанси, організація і безпека руху, облік і звітність;
- 3) асоціація американських залізниць, яка частково координує діяльність залізниць з питань використання і модернізації технічних засобів, безпеки руху і науково-дослідних робіт. Асоціацією керує дирекція, яка складається з 15–20 осіб, які, як правило, є президентами найбільших залізниць. Президент Асоціації має в своєму підпорядкуванні декілька заступників, кожен з яких відповідає за певний відділ: по розробці і затвердженню інструкцій; по конструюванню технічних засобів і їх вмісту; по експлуатації залізниць, по аналізу і обліку та ін.

Окрім державних органів, існує мережа громадських організацій, завдання яких зводяться до сприяння розвитку індивідуального автотранспорту, поліпшенню організації комерційних перевезень і підвищенню безпеки руху.

У США аеропорти відокремлені від авіакомпаній і є самостійними господарюючими суб'єктами. Власниками майна великих аеропортів, як правило, є муніципалітети відповідних міст, а управління аеропортами здійснюється спеціальними органами, формованими муніципалітетами.

Значний світовий досвід у сфері організації управління транспортними комплексами і розвитком транспортної інфраструктури демонструє можливість вдалого поєднання інтересів держави, регіону і приватного бізнесу. Слід зазначити також, що тенденції, які склалися в Європі у сфері регулювання розвитку транспортної інфраструктури, спрямовані на підвищення ролі регіонального рівня, що повністю відповідає українській політиці активізації ролі регіонів у вирішенні соціально-економічних питань.

Висновки та напрями подальших досліджень. Таким чином, підвищення ролі регіонів у забезпеченні подолання кризових явищ в економіці країни і формуванні конкурентоспроможної транспортної системи вимагає розширення повноважень місцевого самоврядування стосовно транспортної інфраструктури і транспортного комплексу, а саме:

- формування дієвого нормативно-правового поля забезпечення розвитку транспортної системи, яке повинне сприяти збереженню;
- підвищення значення засобів державного регулювання транспорту економічного характеру;
- забезпечення оптимізації складових транспортної системи всіх рівнів;
- оптимізації структури транспортної системи з акцентами на пріоритетних видах транспорту для регіонів;
- підвищення конкурентоспроможності всіх видів транспортних послуг на міжнародних ринках;
- створення умов для активізації інвестиційних процесів у розвитку транспортної інфраструктури.

Вирішення цих питань можливе лише з урахуванням того значного досвіду, який накопичено у провідних країнах. Можливість оперативного реагування на нагальні потреби, значне скорочення часу між прийняттям рішення і його практичною реалізацією створює сприятливі умови для перегляду існуючої практики управління транспортними комплексами, формування зважених регіональних політик у сфері розвитку транспортної інфраструктури і транспортних послуг, створення нової структури управління транспортною сферою.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дейнека А.Г. Регулирование интеграционных процессов на транспорте: инвестиционный аспект / А.Г. Дейнека, В.В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2005. – № 11. – С. 157–160.
2. Голиков А.П. Региональная политика и экономическое развитие. Европейский контекст: учеб. пособ. / А.П. Голиков, Н.А. Казакова, Ю.Г. Прав. – Харьков: Экограф, 2009. – 240 с.
3. Экономико-математическое моделирование развития транспортных систем / А.А. Бакаев, В.И. Гриц, Л.И. Богдан, В.И. Панченко – К.: Наукова думка, 1991. – 151 с.
4. Новикова А.М. Україна в системі МТК / А.М. Новикова. – К.: НІПМБ, 2003. – 493 с.
5. Погребницький М.Л. Роль транспорту та системи міжнародних перевезень у забезпеченні зовнішньої торгівлі держави / М.Л. Погребницький // Держава та регіони. – 2006. – №2. – С. 190–194.
6. Прейгер Д.К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова // НІСД. – 2011. – С. 37.
7. Україна – 2009: статистичний збірник / Держ. ком. статистики України, Упр. статистики населення / Н.П. Павленко (відп. за вип.). – К.: Тов «Август – Трейд», 2010. – 567 с.
8. Україна – 2010: статистичний збірник / Держ. ком. статистики України / Н.П. Павленко (відп. за вип.). – К.: Тов «Август – Трейд», 2011. – 560 с.
9. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/zmi/16442.html>

УДК 339.9

ПРИЧИНИ ПРОЯВУ СВІТОВИХ ЕКОНОМІЧНИХ КРИЗ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Мельник А.О., доцент

Хмельницький національний університет

Автором на основі аналізу особливостей протекання мирових економічних кризисов в умовах глобалізації обобщены причины их возникновения и распространения мировой экономикой. Причины мировых кризисов классифицированы автором по ряду признаков.

Ключевые слова: мировой экономический кризис, глобализация, причины мирового экономического кризиса.

The author on the basis of the analysis of features of world economic crises development in the conditions of the globalization generalises the reasons of their occurrence and distribution by world economics. The reasons of world crises are classified by the author after a number of signs.

Key words: world economic crisis, globalization, reasons of world economic crisis.

Актуальність дослідження. Аналізуючи в історичному аспекті розвиток систем господарювання різних країн, можна констатувати, що кожна з економічно процвітаючих сьогодні країн переживала кризові явища. Для ринкової системи господарювання є характерним виникнення кризових явищ. Протягом останніх десятиліть передумови та механізми розгортання економічних криз зазнали суттєвих трансформацій: до початку 1990-х років такі кризи мали переважно валютну природу та локальний характер, проте зростання інтенсивності міжнародних фінансових операцій в умовах глобалізації трансформували механізми утворення криз і створили сприятливі умови для їх прискореного поширення світовою економікою.

Остання світова економічна криза за рахунок активних глобалізаційних зв'язків та тісної світової інтеграції країн світу швидко поширилась світовою економікою, викликаючи кризи в окремих країнах світу шляхом ланцюгових реакцій. Всеохоплюючий характер кризи актуалізував виявлення і дослідження їх причин у масштабах світової та національних економік.

Аналіз літературних джерел. Світова економічна криза є об'єктом дослідження багатьох вчених, одні її досліджують з метою виявлення причин, інші з метою прогнозування наслідків. На нашу думку, досягнути цих цілей можна, лише пізнавши сутність поняття "світова економічна криза". Дослідження сутності будь-якого явища передбачає застосування загальновідомих наукових підходів та формування теоретичних концепцій. Важливий вклад у формування наукових підходів внесли такі вчені, як: А.А. Богданов [1], В. Саймон [2], П. Друкер, А. Чандлер, І. Валлерстайн, Ф. Бродель, К. Маркс та інші.

Оцінки і результати досліджень експертів щодо причин останньої світової економічної кризи розходяться. Більшість дослідників кризових явищ націлені на визначення причин світової економічної кризи і шукають їх в економічній та фінансовій площинах.